IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 271)
z dnia 9 maja 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 271)

9 maja 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– przedstawienie przez sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzeja Bittela informacji na temat bieżącej sytuacji na Warszawskim Węźle Kolejowym w zakresie prowadzonych inwestycji oraz utrzymania ruchu pasażerskiego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Sykała** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Michał Olszewski** zastępca prezydenta m.st. Warszawy wraz ze współpracownikami, **Mirosław Skubiszyński** wiceprezes zarządu, dyrektor ds. eksploatacji PKP Polskich Linii Kolejowych SA wraz ze współpracownikami, **Łukasz Ołdak** dyrektor projektu w Biurze Inwestycji PKP SA wraz ze współpracownikami, **Andrzej Franków** dyrektor Pionu Przewozów Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie, **Grzegorz Kuciński** dyrektor planowania i koordynacji przewozów SKM sp. z o.o., **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz **Adam Golec** wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie.

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów.

Stwierdzam kworum.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany do Komisji Infrastruktury 13 kwietnia.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem dziennym przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie przedstawienie przez sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzeja Bittela informacji na temat bieżącej sytuacji na Warszawskim Węźle Kolejowym w zakresie prowadzonych inwestycji oraz utrzymania ruchu pasażerskiego.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę przedstawiciela wnioskodawców, posła Franciszka Sterczewskiego, o przedstawienie wniosku.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, spotykamy się w związku z tragiczną sytuacją, jaka nieustannie ma miejsce na polskiej kolei. Pretekstem była konkretnie sytuacja z marca, która miała miejsca na Warszawskim Węźle Kolejowym, ale tak naprawdę jest to symptom, który wiele mówi nam o tym, jak zarządzana jest kolej w Polsce, nie tylko na tym węźle, ale również przy wielu innych inwestycjach.

W marcu doszło do kuriozalnej sytuacji, w której, można powiedzieć, spółka PKP PLK doprowadziła do kompletnego chaosu na tym węźle. Dantejskie sceny odbywały się m.in. na dworcu Warszawa Gdańska. Przyczyną są oczywiście kwestie remontowe, kwestie zarządzania inwestycjami, kwestie przebudowy Warszawy Zachodniej itd., itd., ale nie może być tak, że inwestycje, które są prowadzone na kolei, dzieją się kosztem

pasażerów i pasażerek, dzieją się bez dobrej komunikacji z przewoźnikami, bez informowania pasażerów o tym, co się dzieje. W związku z tym postanowiliśmy spotkać się dzisiaj, żeby zadać panu ministrowi kilka pytań. Liczymy na odpowiedzi.

Jakim cudem PKP PLK podjęła arbitralne decyzje o czasowym zawieszeniu kursów na linii S40 w tym okresie? Przewoźnicy, w tym Koleje Mazowieckie, musieli wyłączać kursy. Odwołanych było 16 pociągów Kolei Mazowieckich, 7 pociągów miało skróconą relację. Wszystko to odbywało się nagle, w trybie alarmowym, bez uprzedzenia, bez komunikacji z przewoźnikami.

Co szczególnie alarmujące, w tym czasie pięć razy pociąg wjechał na niewłaściwy tor. Nie raz, nie dwa, ale pięć razy. Jest to sytuacja absolutnie kuriozalna. Tu powinna zapalić się czerwona lampka: i w PLK, i w Ministerstwie Infrastruktury. Ile jeszcze razy pociąg ma wjechać na niewłaściwy tor, żeby zaszły zmiany w zarządzaniu ruchem, w zarządzaniu inwestycjami, żeby nie doszło do tragedii? Czy w związku z tym, co się działo, w związku z tym, że pasażerowie cały czas mierzą się z tym, że informacja na tablicach jest mylnie wyświetlana, nie przyjeżdżają pociągi, które powinny, pasażerowie gubią się, nie wiedzą, co się dzieje, nie tylko na dworcu Warszawa Gdańska…

Jak to jest, że pan minister Bittel i pan minister Adamczyk obiecali, że w 2023 r. będziemy mieli wspaniałą, najlepszą kolej w Europie, punktualną i przewidywalną, a tymczasem w objętej wojną Ukrainie mamy niemal stuprocentową punktualność pociągów? W Polsce zdarzają się okresy, że opóźniony jest co drugi pociąg, tak jak w trzecim kwartale 2022 r., kiedy jedynie ok. 50% przyjeżdżało punktualnie. Jak to jest, panie ministrze? Jak to się dzieje? Jak państwo postrzegają tę sytuację? Czy ktoś poniósł za to wszystko konsekwencje? Czy zostały podjęte jakieś kroki dyscyplinarne wobec personelu, wobec zarządu PKP PLK? Jeśli tak, to kto został doprowadzony do jakiejś odpowiedzialności dyscyplinarnej?

To jest sytuacja kuriozalna, że po pierwsze inwestycje są prowadzone źle, a jeśli już są prowadzone, to są prowadzone w sposób przedłużony, przeskalowany, tak jak linia Poznań–Warszawa, której przebudowa trwa już dłużej niż I wojna światowa. Kosztowała 2,5 mld zł, a nie ma żadnego efektu dla pasażerów. Jak to jest, że cały czas mamy opóźnienia, o których przed chwilą wspominałem, a jeśli dzieją się inwestycje, jak na węźle warszawskim, to dzieje się to kosztem bezpieczeństwa? Myślę, że jest to sytuacja absolutnie kuriozalna, dlatego oczekujemy konsekwencji, podjęcia jakiejś odpowiedzialności za tę sytuację.

Jak to jest, że pan minister Bittel i pan minister Adamczyk nie zdecydowali się w żaden sposób publicznie skomentować tej sytuacji? Głos zabrał jedynie członek zarządu PKP PLK, pan Mirosław Skubiszyński, który stwierdził, że za całą tę sytuację, za chaos na kolei nie odpowiada spółka, bo spółka nie popełniła żadnego błędu, że to wszystko jest wina przewoźników i pasażerów, że jest ich za dużo, że za dużo osób chce korzystać z kolei.

Uważam, że tego typu wypowiedzi są absolutnie skandaliczne, dlatego cieszę się, że możemy dzisiaj się spotkać, że pan minister może przerwać milczenie i zabrać głos w tej sprawie. Liczymy na mocne posypanie głowy popiołem. Liczymy na wskazanie winnych. Liczymy na to, że polecą głowy osób odpowiedzialnych za tę kuriozalną sytuację. Nie może być zgody na chaos na kolei. Nie może być zgody na fuszerkę, na lekceważenie transportu publicznego, na takie traktowanie tej sprawy.

W tym momencie postawię kropkę, a później w trybie pytań może uda się coś dodać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Proszę pana ministra o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, temat zakreślony we wniosku – zakładam, że przez wnioskodawców – brzmi: „przedstawienie przez sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzeja Bittela informacji na temat bieżącej sytuacji na Warszawskim Węźle Kolejowym w zakresie prowadzonych inwestycji oraz utrzymania ruchu

pasażerskiego”. Szczerze mówiąc, byłem przygotowany w tym temacie, a nie na zbiór różnych myśli, wypowiedzi średnio przystających do rzeczywistości.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Myślałem, że pan minister wie wszystko.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Panie pośle, z pokorą stwierdzam, że nie wiem wszystkiego – jak Sokrates. Ale na poważnie. Po pierwsze cieszę się, że 9 maja rozmawiamy na temat sytuacji, która miała miejsce na początku marca. Zwracam Wysokiej Komisji uwagę, że odbyło się również posiedzenie zespołu parlamentarnego, na którym te kwestie również były szeroko omawiane. Zwracam uwagę, że choćby wczoraj odbyła się bardzo interesująca debata zarządcy infrastruktury z przedstawicielami kolei regionalnych, w tym Kolei Mazowieckich i warszawskiej SKM, również na ten temat, na temat rozkładu jazdy i uwarunkowań związanych z jego realizacją. Zwracam uwagę – panie pośle, to do pana szczególnie – że wypowiadałem się w tej sprawie, a to, że dziennikarze, wobec których się wypowiadałem, czyli przynajmniej dwa media: RMF i TVN, zrobiły bardzo krótką informację z mojej wypowiedzi, mogło sprawić, że mogła się ona nie odłożyć w świadomości pana posła. Proszę zrobić monitoring mediów, a będzie pan wiedział, że się wypowiadałem.

W tamtym trudnym czasie, bo rzeczywiście czas był trudny, moim podstawowym zadaniem – tak to widziałem i widzę w tej chwili i z całą pewnością będę tak działał – było obniżenie skali emocji, uspokojenie sytuacji. Trzeba przyznać, że nie było w historii takiego zdarzenia, żeby w krótkim czasie w sumie w jednym miejscu było pięć błędów związanych z mylnym wyprawieniem pociągu, ale, co też przewija się w dyskusjach, nie będę już poetycko opisywał, jakiego typu jest to błąd. Prawniczo jest on charakteryzowany jako utrudnienie w ruchu. Dla pasażerów jest to oczywiście niezwykle dolegliwe. Co do tego nie ma żadnej wątpliwości. Ten aspekt jest oczywisty i z całą pewnością tak do niego podchodzimy.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego te pociągi jechały bezpiecznie, bo jechały po zabezpieczonej drodze przebiegu i nie miały prawa napotkać na swojej drodze innego pociągu. Mówię to, żeby to jasno wybrzmiało i żeby każdy to zrozumiał. Standardy bezpieczeństwa są nie tylko po to, żeby Urząd Transportu Kolejowego, realizując swoje statystyki, pokazywał, jak wygląda sytuacja pod względem bezpieczeństwa, ale przede wszystkim po to, żeby kolej rzeczywiście była bezpieczna, żeby wyciągać wnioski z każdego zdarzenia. Z każdego zdarzenia takie wnioski są wyciągane, również z tych zdarzeń, które miały miejsce przy wdrażaniu korekty marcowej.

Trwają kontrole UTK. Trwa kontrola wewnętrzna PKP PLK. Trwają prace komisji kolejowych, które są w typowy sposób powoływane dla tego typu zdarzeń.

Mógłbym też powiedzieć, jaka jest moja ocena i jaka jest przyczyna tych wydarzeń, ale wolałbym, żeby taką ocenę wydały właściwe, powołane do tego struktury, żebym później nie miał poczucia, że usłyszę od kogoś, że wpływałem na działalność niezależnych organów. Co do tego, że ktoś tak powie, też nie ma żadnych wątpliwości. To jest pierwsza rzecz.

Po drugie na początku marca, po wdrożeniu korekty, pracował sztab kryzysowy, który uznał albo powinien zdecydować o tym, jakie należy podjąć działania, żeby sytuację poprawić. Takie decyzje podjął i zostały one bardzo szybko zakomunikowane. Ta trudna dyskusja, która odbyła się na konferencji prasowej, a wcześniej na sztabie, miała swój wymiar emocji. Następnego dnia odbyło się spotkanie w Ministerstwie Infrastruktury z przewoźnikami, z zarządcą infrastruktury, żeby nie komunikować się medialnie, ale zacząć komunikować się w bardziej skonkretyzowany sposób. Doszliśmy do jednego wspólnego wniosku: trzeba pracować dalej i usilnie, żeby taka sytuacja się nie powtórzyła. Przewoźnicy też wyrazili swoją ocenę, że chcieliby dalej współpracować z zarządcą infrastruktury w tym składzie personalnym, jaki jest w tej chwili, co dla ministra jest pewnego rodzaju wytyczną czy sugestią, co dalej robić. To oczywiście nie zamyka kwestii związanych z oceną sytuacji. Co do tego nie ma żadnych wątpliwości.

Kwestia rzekomo źle prowadzonych inwestycji. Panie pośle, jest pan z Poznania, więc doskonale pan wie, a przynajmniej powinien wiedzieć, że modernizacja, która w tej

chwili jest wykonywana… Powtarzałem to przynajmniej dwadzieścia razy, ba, nawet mamy stosowne poparcie z Komisji Europejskiej. Poprzedni komisarz ds. transportu uważała, że działania, które podejmujemy na bardzo ważnym szlaku Morze Bałtyckie – Morze Północne, są konieczne, ponieważ inwestycje, które miały na celu skrócenie czasu podróży w tamtej relacji, nie obejmowały stacji kolejowych.

W tej chwili ten element jest uzupełniany. Jest on kosztowny, bo stacja kolejowa kosztuje, i nie wpływa na prędkość poruszania się pociągów wprost, w jakimś wielkim wymiarze, dlatego że na stacji kolejowej z reguły pociągi zatrzymują się. W związku z tym trzeba to rozumieć i na to patrzeć. Wielokrotnie tłumaczyliśmy, że jest to inwestycja w bezpieczeństwo, bo modernizujemy stacje kolejowe i systemy sterowania ruchem, że jest to inwestycja w przepustowość, bo poprawiamy warunki przepustowe. Jest to również inwestycja w transport rzeczy, bo dzięki temu mamy tory odstawcze o odpowiedniej długości. Nie jest tak, że inwestycje kolejowe służą wyłącznie ruchowi pasażerskiemu. Służą również ruchowi towarowemu w równy, wymierny sposób, jaki powinien być realizowany.

Czy inwestycje kolejowe są łatwe, proste, czy trudne? Wydaje mi się, że na posiedzeniu Komisji Infrastruktury chyba nie ma wątpliwości, że są to inwestycje raczej trudne, skomplikowane, wielobranżowe, z wielu względów znacznie bardziej skomplikowane niż inwestycje drogowe. Tego też nie będę tłumaczył tutaj, w tym profesjonalnym gronie. To inwestycje wymagające utrzymania ruchu kolejowego. Można realizować inwestycje w taki sposób, że zamknie się na przykład linię do Gdańska, jak była zamknięta, na trzy czy cztery lata, a wtedy jeździmy wszyscy objazdem i dziwimy się, że nie mamy pasażerów, a można realizować inwestycje pod ruchem, oczywiście starając się w możliwie największy sposób skoordynować działania inwestycyjne z działaniami ruchowymi. Takich starań zarządca infrastruktury każdorazowo dopełnia. Czy zdarzają się błędy? Oczywiście, że tak, bo nie myli się tylko ten, kto nic nie robi, i nie myli się tylko ten, kto nigdy w życiu nie brał udziału w procesie budowlanym. Przy remoncie łazienki też zdarzają się niespodzianki.

Przechodzę teraz do Warszawskiego Węzła Kolejowego i stacji Warszawa Zachodnia, która jest największa w Polsce. Przed rozpoczęciem remontu przejeżdżało przez nią ponad 1000 pociągów pasażerskich na dobę. W tej chwili jest to poziom niespełna 700 pociągów, czyli pół stacji jest zamknięte, a przejeżdża niespełna 700 pociągów. Można powiedzieć, że jest ona budowana na nowo, od początku, od samych podstaw, od podstaw na poziomie –2, bo przecież PKP PLK w porozumieniu z miastem stołecznym Warszawa buduje skorupę pod tramwaj miejski, czyli głęboki tunel na poziomie –2. Buduje konkretne przejście podziemne, które będzie służyło obsłudze największej stacji kolejowej. Buduje całą infrastrukturę pasażerską, peronową na poziomie +1 i zadaszenia na poziomie +2. Przebudowuje wszystkie tory, od pierwszej warstwy do ostatniej, czyli od pierwszej warstwy do główki szyny. Będzie nowe sterowanie ruchem. Wszystko będzie nowe, bo ta stacja była po prostu wyeksploatowana i remont należał się jej od wielu, wielu lat.

To jest pierwsza rzecz, która, można powiedzieć, funkcjonalnie wprost łączy się z przebudową warszawskiej średnicy, bo te wcześniejsze etapy, które wszyscy zapewne pamiętamy – linia obwodowa, lifting stacji Warszawa Gdańska, drugi tor na moście Gdańskim, uruchomienie dodatkowych przystanków: Powązkowska, Koło – to wszystko były czynności przygotowawcze do zasadniczego remontu. Kolejne etapy teraz już widać. Przy każdym zamknięciu, przy każdej zmianie i korekcie rozkładu jazdy zaplanowane są prace inwestycyjne po to, żeby później, w kolejnych etapach mieć jak największe możliwości realizacji obsługi kolejowej w Warszawie. Można powiedzieć, że dla Warszawy obsługa kolejowa jest jak tlen. Bez obsługi kolejowej miasto nie będzie mogło funkcjonować albo to funkcjonowanie będzie niezwykle skomplikowane.

Te ustalenia i trudne, czasami czasochłonne debaty również się toczą. Nie wiem, czy to jest moment, żeby pokazać albo opowiedzieć o kwestiach Warszawskiego Węzła Kolejowego i planowanej modernizacji, bo już na posiedzeniu zespołu parlamentarnego ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu prezentowaliśmy tę prezentację, więc nie wiem, czy pan przewodniczący uzna, żeby przedstawić to w krótkich, żołnierskich słowach.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli macie tę prezentację, to może warto przesłać do sekretariatu Komisji.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dobrze, to tak zrobimy. Jest tam podany zakres inwestycji, mniej więcej harmonogram. Mówię „mniej więcej", bo w tego typu projektach dzieją się różne rzeczy, które wymagają ustalenia. Wie to każdy, kto realizuje choćby mniejsze przedsięwzięcia w tym zakresie, a to jest niezwykle skomplikowane. Ważne jest to, że mamy decyzję środowiskową, bo w dzisiejszych czasach jest to fundament inwestycji – wprawdzie papierowy, ale jednak – i jesteśmy mocno zaawansowani, jeśli chodzi o kwestie związane z dokumentacją techniczną i wszelkimi uzgodnieniami z tym związanymi.

Tak wygląda sytuacja na Warszawskim Węźle Kolejowym. Mam wrażenie, że w tej chwili została ona uspokojona. Oczywiście przydarzają się, przydarzyły się i będą się przydarzały różne komplikacje natury inwestycyjnej, bo jeżeli na te inwestycje z całym mnóstwem niezinwentaryzowanej podziemnej infrastruktury… To relikt przeszłości. Kiedyś nie dbano za bardzo o szczegółową inwentaryzację wszystkiego, co należy. Przy przeróbkach też bywało różnie, więc czasami to się zdarza. Zdarzają się tego typu kłopoty, że wykonawca trafi na coś, czego się nie spodziewał, a jak nie ma dostatecznej ostrożności, to mogą nastąpić pewne kłopoty. Oczywiście w miarę możliwości są one komunikowane w ramach systemu, który jest i który też przecież wymaga zmiany, bo system komunikacji z pasażerami jest zmieniany również w ramach tej inwestycji. Możliwości tego systemu są poprawiane. Na stacji Warszawa Wschodnia bardzo trudno jest rozbudować informację pasażerską, bo ona jest praktycznie zabetonowana systemem, który jest. Będzie ona po prostu wymieniona w przypadku realizacji tam inwestycji. To jest system informatyczny, który ma swoją przepustowość, również komunikacyjną.

Spółka bardzo solidnie przygotowywała się do zmian związanych z Warszawą Gdańską i pracuje dalej, żeby związane z zajściem niedogodności, które występują – moim zdaniem niewielkie, choć moje zdanie nie jest tutaj ważne, ważne jest czyjeś inne zdanie, choć nieraz przyglądałem się tej sytuacji… Takie działania są i będą podejmowane. W ramach wszystkich naszych koordynacji budowlanych, ale z przewoźnikami, będziemy działać również w ten sposób, żeby za każdym razem układać jak najlepszy rozkład jazdy dla pasażerów: ambitny, ale możliwy do realizacji. To jest wytyczna, którą przekazałem spółce po tych zdarzeniach, żeby nie przesadzić z ambicją, ale też nie realizować rozkładu jazdy w sposób nadmiernie konserwatywny, żeby starać się znaleźć złoty środek po to, żeby zapewnić jak największą możliwość obsługi. Jestem pewien, że kolejne dni będą to udowadniały przy kolejnych korektach. Niektórych korekt państwo nie dostrzegli. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Otwieram dyskusję. Pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowny panie ministrze, jestem użytkowniczką Warszawskiego Węzła Kolejowego, więc gdybym z punktu widzenia pasażerki współpodróżnym opowiedziała to, co pan minister opowiedział tutaj, na posiedzeniu Komisji, na pewno stwierdziliby, że jest to piękna bajka. Horror, który podróżni przeżywają przez ostatnie miesiące, nie nosi znamion jakiejkolwiek koordynacji, a tym bardziej jakiejkolwiek ambicji. Nie wiem, czy ambicją jest to, że rzuca się podróżnych…

Przypominam, 30 tys. osób – niektóre szacunki mówią, że 50 tys. osób – codziennie dojeżdża do pracy do Warszawy. Na przykład z mojego miasta, czyli z Łodzi, dojeżdża 15–20 tys. osób. Rzuca się pociągi, połączenia na różne dworce i właściwie nikt nie wie, o której i skąd wyjedzie i przyjedzie do Warszawy. To naprawdę utrudnia godzenie życia zawodowego i rodzinnego. Budując Warszawę Zachodnią, chyba zapomnieliście państwo, że ktoś będzie z niej korzystał.

Mam wrażenie, że macie u siebie w ministerstwie makietę i patrzycie na to z lotu ptaka, natomiast jak ktoś już na ten nowo budowany dworzec wejdzie i zobaczy schodki, które mają bardzo dużą stromość i są bardzo mikre, zobaczy, jak osoby starsze próbują

przesiąść się z pociągów dalekobieżnych z peronu nr 7, najpierw prawie dwa piętra ciągnąc walizy po drobnych schodach, a później próbując z nich nie spaść, tam, gdzie zatrzymują się pociągi SKM i Kolei Mazowieckich, to dopiero wtedy taka osoba uświadomiłaby sobie, co powstaje na Dworcu Zachodnim. Tam powstaje też gigantyczny dach i nie ma ani jednej wiaty, w której podróżni mogliby się schronić np. przed wiatrem i mrozem. Ale dobrze, że dach jest. Na przykład Warszawa Główna dachu nie ma, tzn. właściwie są tam jakieś wiaty, ale są dosyć oddalone i nie ma tam pomieszczenia na peronach, w którym podróżni mogliby się schronić.

Warszawa Gdańska w tej chwili przeżywa prawdziwe oblężenie. Panie ministrze, możemy się umówić, że zabiorę pana do pociągu, przejedziemy się do Łodzi i z powrotem, wysiądzie pan na stacji Warszawa Gdańska i zobaczy pan, jak to jest, jak ludzie z całego ogromnego składu, który podjeżdża na peron, próbują wszyscy naraz wcisnąć się na ruchome schody, i to ze składu, który jedzie na przykład z Wrocławia i po kolei zabiera jeszcze podróżnych z Łodzi. Naprawdę jest to więc bardzo trudne, tym bardziej że – tutaj znowu wracamy do braku jakiejkolwiek ochrony przed wiatrem albo złymi warunkami pogodowymi poza jakimś mikrym daszkiem, co dotyczy również stacji Warszawa Gdańska – ludzie, którzy chcą ochronić się przed wiatrem i deszczem, stoją w środku podziemnego przejścia. Masa ludzi, która wysiada z pociągu, wpada więc w tych, którzy w przejściu podziemnym czekają na następny pociąg.

Jak już jesteśmy w przejściu podziemnym pod Warszawą Gdańską, to przypomnijmy, że gdyby nie miasto i gdyby nie władze miasta stołecznego Warszawy, które to przejście współbudowały, a właściwie budowały, to tak naprawdę podróżni nie mieliby nawet gdzie przejść i czekać, a państwo, pomimo tego, że wtedy podobało się wam to rozwiązanie, i pomimo tego, że współpracowaliście z miastem wtedy, kiedy to przejście powstawało – może inaczej: rząd współpracował z miastem, kiedy to przejście powstawało – to w tej chwili próbujecie wystawiać faktury miastu za to, że przejściem do metra miasto w bezumowny sposób użytkuje wasz grunt. Za przeproszeniem, przecież Bareja by tego nie wymyślił.

Stan dworców, które są w tej chwili niedotykane, również pozostawia wiele do życzenia. Kilka dni temu otrzymałam od pana ministra odpowiedź na moją interpelację w sprawie umycia dworca, przez który przetacza się 19 mln podróżnych rocznie. Jest to dworzec Warszawa Śródmieście, który jest pokryty tłustym, żółtym nalotem. Kamienny wystrój tego dworca jest najzwyczajniej nieumyty, oprócz codziennego mycia po wierzchu, które nie likwiduje problemu. Przypominam, że jest to zabytek wpisany przez konserwatora do rejestru. Przypominam, że są tam mozaiki, m.in. Fangora, że jest to obiekt, który był perełką architektoniczną, a teraz z jakiegoś powodu w uporczywy sposób odmawiacie państwo tego, żeby ten dworzec umyć. Pan minister odpowiedział mi, że się nie da. Media aż się z tego śmiały. Jak można tak powiedzieć w XXI w.? Skoro dziesięć lat temu udało się umyć Dworzec Centralny, to w XXI w. nie umiemy umyć dworca Warszawa Śródmieście?

Zgłosiły się do mnie dwie firmy – pewnie złożyły już ofertę w odpowiednich spółkach – które powiedziały, że jak najbardziej da się umyć dworzec Warszawa Śródmieście i że powinien być umyty przy użyciu specjalnej technologii, ale nie jest to technologia szczególnie trudna, więc ewentualnie mogę panu ministrowi przesłać te mejle. Myślę, że otwarty konkurs ofert nie byłby złym pomysłem. Może warszawiacy po prostu nieco by odetchnęli.

Mam wrażenie, że tak samo zaniedbane są dworce, mniejsze stacje, na przykład Warszawa Powiśle. To też jest przykład brudu i rozpadania się. To, co dzieje się nie tylko pod względem estetyki, ale i funkcjonalności, jak również przewidywalności, to jest w tej chwili horror i zgroza. Bardzo więc proszę, żeby może powołali państwo jakiś międzyresortowy zespół. Przypomnijmy, że mamy sytuację, w której kontrola nad spółkami kolejowymi to nie jest jeden resort. To są dwa resorty. Może powinien być do tego jakiś specjalny komitet? Sytuacja ta musi być opanowana i posprzątana, bo tak, panie ministrze, po prostu się nie da. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan poseł Szczepański.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Panie ministrze, szanowni państwo, to nie jest pierwsza wpadka, która miała miejsce, dlatego że, przypominam, pod koniec ubiegłego roku puściliście państwo ruch na jednej linii kolejowej, kiedy remontowana była podmiejska linia średnicowa i dalekobieżna linia średnicowa. Spowodowało to wtedy olbrzymie, gigantyczne korki.

Cieszę się, że wczoraj na konferencji pan minister powiedział, że to pan jako minister infrastruktury i PLK odpowiadacie za rozkład jazdy pociągów. Rozumiem więc, że to państwo doprowadziliście do takiej sytuacji, że na tę linię wpuszczono taką liczbę pociągów, choć nie rozumiem w tym momencie słów pana wiceprezesa Skubiszyńskiego, który powiedział, że to niekompetencja przewoźników jest powodem tego, co się zadziało, że musimy odwoływać 94 pociągi i nie skorzystano z naszych sugestii. Państwo doprowadziliście jednak do takiego rozkładu jazdy.

Chciałem przypomnieć, że w grudniu 2010 r., kiedy też mieliśmy sytuację z rozkładem jazdy, konsekwencje były takie, że padła głowa wiceministra i głowa prezesa PKP. W związku z tym mam pytanie. Jakie dzisiaj wyciągnięto konsekwencje – jeśli wyciągnięto konsekwencje – wobec osób, które odpowiadały za przygotowanie rozkładu jazdy i planu, który państwo macie? Czy w ogóle jesteście państwo przygotowani do zarządzania kryzysową sytuacją na kolei? Wygląda na to, że takiego przygotowania, zarządzania kryzysowego jednak nie ma w sytuacji, która ma miejsce.

Przypomnę, że wczoraj padła dziwna wypowiedź państwa z PLK: Nic się nie stało, maszynista wyhamował, pracownicy byli na torach i nie było zagrożenia. Gdyby jednak maszynista nie zauważył robotników na torze, mielibyśmy sytuację jak kiedyś, taką, że ktoś z pracowników – przypomnę: pracowników PLK – mógłby zginąć.

Chciałem dowiedzieć się, na jakim etapie jest kontrola UTK. Czy znacie państwo wyniki kontroli? Czy będą wyciągnięte konsekwencje finansowe wobec PLK? Mam pytanie o to, dlaczego w swoim rozkładzie inaczej traktujecie państwo pasażerów Intercity, a inaczej pasażerów SKM i KM. W czasie państwa decyzji nie został odwołany żaden pociąg Intercity. Wszystkie pociągi, które zostały odwołane, to pociągi samorządowe. Rozumiem, że mamy pasażerów jednej kategorii i drugiej kategorii, lepszych i gorszych albo po prostu kategorii spółek samorządowych i spółek państwowych.

Moje ostatnie pytanie jest takie. Panie ministrze, co na przyszłość? Czy macie państwo wyciągnięte jakieś konsekwencje? To, co dzisiaj się dzieje, to nie jest przykład tylko Warszawy. Akurat patrzę na kolegę posła. W Poznaniu notorycznie, prawie co kwartał mamy awarie systemu, automatyki – i Poznań stoi. Nie mówię już w ogóle o połączeniach kolejowych, bo mimo że kocham kolej, przestałem jeździć. Od czterech lat nie jeżdżę połączeniem z Leszna do Warszawy, dlatego że pociągi tej samej kategorii nie czekają, mimo mojego zgłoszenia w przeciągu. Pociąg spóźni się 10, 15 minut, z poznańskiego dworca pociąg odjeżdża, mimo że jest tej samej kategorii.

W ogóle nie dbacie państwo o połączenie, o zsynchronizowanie po opóźnieniu pociągu. Rozumiem, że każda minuta stania pociągu na stacji, na torach kosztuje, ale nie ma żadnego zsynchronizowania. Wystarczy, że pociąg się opóźni, nawet pociąg tej samej kategorii, bo nie mówię o pociągach innych przewoźników, a pociągi nie czekają mimo zgłoszenia pasażerów.

Ostatnio miałem taki przykład, że zgłaszało to kilka osób i godzinę musieli czekać na kolejny pociąg. Usłyszałem: Za godzinę macie państwo następny pociąg, możecie państwo pojechać kolejnym pociągiem. Oczywiście w tym momencie nie na miejscu siedzącym, tylko na stojącym, bo miejsc siedzących już nie ma. Czy uwzględniacie więc państwo to, że jeżeli pociągi są tej samej kategorii, to jednak powinny być zsynchronizowane? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan poseł Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, muszę powiedzieć, że jestem trochę zdziwiony wypowiedzią pana ministra. Mam wrażenie, że tak jak się zebraliśmy, mówimy o dwóch innych rzeczywistościach. Mam wrażenie, że pan mówi o sytuacji, jak wspomniała posłanka Gill-Piątek, z lotu ptaka. Mam wrażenie, że pan minister patrzy na tę mapę jak na Google Earth, a my mówimy o sytuacji pasażerów, która dzieje się tu i teraz, o chaosie, który ma miejsce od wielu miesięcy, a swój punkt kulminacyjny osiągnął w marcu.

Wczoraj przyjechałem do Warszawy, też wysiadałem na stacji Warszawa Gdańska. Ludzi była taka masa, że przyjamniej10 minut zajęło wyjście z peronu i zejście ze schodów, bo tak skumulowały się potoki pasażerów. To nie jest wymysł. To jest kuriozalna sytuacja, która trwa cały czas. Ludzie się gubią, nie wiedzą, co ze sobą zrobić. Co gorsza, cały czas mówimy o złym zarządzaniu inwestycjami i ryzykowaniu bezpieczeństwa pasażerów. W imię czego, panie ministrze? To wszystko jest naprawdę zadziwiające. Tak naprawdę między słowami przyznał się pan do tego, że nikt za tę sytuację nie poniósł żadnej odpowiedzialności. Mówi pan, że po dwóch miesiącach prowadzicie państwo jakieś analizy, zastanawiacie się: A może taka, a może taka procedura.

Panie ministrze, bądźmy poważni. Sytuacja jest bardzo kuriozalna. Ludzie cierpią, tracą cierpliwość, tak jak pan poseł przesiadają się na inne środki komunikacji. Powinna zapalić się państwu czerwona lampka. Oczekujemy działań na wczoraj, a nie na być może, nie na po wyborach. Po pierwsze liczymy więc na pociągnięcie do odpowiedzialności dyscyplinarnej osób odpowiedzialnych za tę sytuację. Nie może być zgody na taką fuszerkę. Nie może być zgody na lekceważenie przewoźników i pasażerów i układanie rozkładów na kolanie i byle jak kosztem bezpieczeństwa.

Poza tym mam jeszcze kilka szczegółowych pytań. Panie ministrze, jak liczny osobowy zespół obsługuje z ramienia PKP PLK inwestycje w Warszawskim Węźle Kolejowym? Szacunkowo ile to jest osób? Po drugie jaki jest harmonogram inwestycji, z którego jest rozliczany wykonawca? Czy ma on charakter dzienny, tygodniowy, miesięczny? Jak to wygląda? Poza tym jeżeli mówimy o takich opóźnieniach, jeżeli mówimy o tym, że to wszystko przeciąga się, to poza powtarzanymi jak mantra powodami: że pandemia, że wojna, że kryzys itd., jakie inne czynniki wskazalibyście państwo jako winę za opóźnienia, jakie miały miejsce?

Dalej, czy jest zapewnione finansowanie dla tego wszystkiego? Jeśli tak, to z jakich źródeł? Jakie to kwoty? Czy mamy tu również ryzyko zablokowania środków z KPO czy innych funduszy europejskich? Czy też grozi nam – może w przypadku przebudowy linii średnicowej – jakieś zawieszenie na święte nigdy, gdyby konflikt rządu z Komisją Europejską miał się cały czas przeciągać?

Dalej, jeżeli cały czas mamy tę sytuację, że pasażerowie się gubią, że na tablicach wyświetla się coś innego, niż jest w rozkładzie, to jakie działania państwo podjęliście, żeby zwrócić na ten temat uwagę PKP PLK? Czy w związku z niespodziewanym potokiem pasażerów, jak to pan członek zarządu PLK ośmielił się zwrócić uwagę, jacyś przewodnicy, osoby wskazujące i udzielające informacji, gdzie, co i jak, na którym peronie, gdzie jest hala główna… Czy może jakieś tego rodzaju wyjątkowe okoliczności mogłyby tu wejść w grę? Ludzie potrzebują informacji tu i teraz. Jakie będą działania w tym obszarze?

Na koniec mam wrażenie, słysząc pana ministra, że słyszymy staropolskie przysłowie: Mądry Polak po szkodzie. Tak, widzimy, dzieje się, są inwestycje, są utrudnienia, sami państwo widzicie, rozumiecie. Jak ministerstwo i państwo uczycie się na tych błędach? Jak w związku z tym macie zamiar zabrać się za przebudowę kolejnych węzłów, na przykład na Śląsku? Jak uniknąć tego typu chaosu? Widzimy, że inwestycje są źle przygotowane, że są utrudnienia dla pasażerów. Temu wszystkiemu trzeba zapobiec. W związku z tym jakie są tu wnioski? Jakie macie tu państwo rozwiązania? Jakie działania są podejmowane, żeby tych problemów uniknąć?

Zdaję sobie sprawę, że pytań jest dużo. Gdyby nie udało się odpowiedzieć tutaj, będę wdzięczny za odpowiedź na piśmie. Wniosek jest jeden. W takim chaosie nie można reali-

zować inwestycji kolejowych w europejskim państwie. Liczymy na poważne potraktowanie transportu publicznego – jako priorytetu, a nie jako kwiatka do kożucha. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Jest bardzo wiele pytań i refleksji i wszystkie one są ważne. Chciałem poruszyć dosłownie jedną krótką sprawę. Rzeczywiście problem jest, panie ministrze. Zęby zgrzytają każdemu, kto przyjeżdża na Warszawę Gdańską i próbuje z niej wyjechać. Jest problem choćby z dotarciem do dworca i z parkowaniem pod tym dworcem. Trzeba tam coś wymyślić i o to apeluję.

Jest także kwestia bezpieczeństwa pasażerów. Wiem o co najmniej czterech przypadkach, kiedy składy kolejowe znalazły się nie na tym torze, na którym powinny się znaleźć, co mogło doprowadzić do bardzo poważnych konsekwencji. Bardzo prosiłbym, żeby pan minister poinformował Wysoką Komisję, ile takich sytuacji realnie miało miejsce i jakie rozwiązania zostały wprowadzone, żeby unikać takich przypadków w przyszłości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Pan prezes Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, nie chcę wracać do marca, do konsekwencji sytuacji po korekcie rozkładu, natomiast nie ulega wątpliwości, że jest to gigantyczna przebudowa gigantycznej stacji. Nawet jeżeli dzisiaj nie jest to 1000 pociągów, tylko 700, to mogę młodzieżowo powiedzieć, że jest to pikuś w stosunku do tego, co czeka nas w przyszłości. Jeżeli harmonogramy, które pamiętam, wciąż są aktualne – mówię tutaj o rozkopaniu centrum Warszawy właściwie w celu wybudowania od nowa tunelu dla ruchu miejskiego i dla ruchu dalekobieżnego – a jest to, jeśli dobrze pamiętam, przewidziane na lata 2025–2029, to moje pierwsze pytanie jest takie. Jest to może uwaga, bo akurat jesteśmy w trakcie konsultowania nowego krajowego programu kolejowego. Tam jest zapisane ponad 8 mld zł – mam nadzieję, że jest to zagwarantowane – na zakończenie prac w Warszawie.

Pierwsza rzecz jest następująca. Czy jest taka możliwość… Przyznaję, że wczoraj na wspomnianej konferencji PKP PLK rozmawiałem z szefem PLK i udzielił mi odpowiedzi, która mnie satysfakcjonuje, więc mam nadzieję, że do protokołu ona też dzisiaj padnie. Czy jest możliwość utrzymania ruchu, mówię na przykład o ruchu autobusów na jednym pasie Alei Jerozolimskich? Bo samochodami osobowymi absolutnie nie musimy się przejmować, na pewno ten ciąg dla samochodów nie powinien być dostępny, ale chodzi utrzymanie ruchu tramwajowego, oczywiście nie w tym torowisku, które dzisiaj jest. Jak ktoś pamięta „Czterdziestolatka", to pamięta też te fragmenty, kiedy realizowaliśmy Dworzec Centralny, i to, w jaki sposób tam ten ruch tramwajowy został poprowadzony.

Po pierwsze więc czy jest możliwość, żeby ten ruch był utrzymany? Zdradzę odpowiedź. Otóż wczoraj szef PKP PLK powiedział, że jest taka możliwość. Jest to duża zmiana w stosunku do tego, co dotychchas słyszeliśmy. Druga rzecz to właśnie nieszczęsny Dworzec Gdański, gdzie, jeśli dobrze pamiętam, w 2019 r. zrezygnowano z budowy drugiego tunelu. Dzisiaj zdziwienie, że ludzie nie chcą korzystać z kładek… Po co? Wiadomo, że biorąc pod uwagę przebieg linii metra, zdecydowana większość chce dostać się do metra.

Nie wyobrażam sobie, żeby teraz zamknięto ten dworzec przy pracach, które trwają, ale czy w ramach harmonogramu dotyczącego dworców: wschodniego i zachodniego, jest jakieś okienko, w którym będziemy mogli się wpasować i przeprowadzić prace? Czy jest możliwość, żebyśmy zbudowali drugi tunel i połączyli go z tym dzisiaj funkcjonującym?

Już nie mówię o podstawowych rzeczach, takich jak pełne zadaszenie przystanków, żeby ludzie nie musieli uciekać tam przed deszczem czy śniegiem. Przede wszystkim jest kwestia poprawy funkcjonalności tego dworca przed trudnym okresem, który czeka Warszawę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo.

Było bardzo wiele interesujących pytań, które w mojej ocenie bardziej zmierzały ku sednu sprawy. Na większość z nich chętnie odpowiem, a na te, które pominę, postaramy się udzielić odpowiedzi we właściwy trybie.

Zaczynając od dworca i stacji Warszawa Śródmieście, bardzo dziękuję pani poseł za interpelację, bo dzięki temu przekonałem się, jakie jest nastawienie do realizacji części obowiązków z tym związanych, i powtórzyłem je, ku swojemu zaskoczeniu, stając się popularny w pewnych kręgach. Brak czujności? Być może, choć z drugiej strony dostałem dwie informacje: jedną mejlową, drugą na Messengerze, od podmiotów zainteresowanych jakowąś technologią. Przekazałem to do zarządcy dworca kolejowego, ale nie byłbym triumfalny, mówiąc, że to da się zrobić, bo nie znam się na tym. Rozumiem, że pani poseł zna się na tym lepiej, więc taką wiedzę posiada. Ja znam się na tym słabiej, więc nie wiem, natomiast ocenią to te osoby.

Zwracam uwagę również na to, że, tak jak pani poseł słusznie zwróciła uwagę i podkreśliła, bieżące czynności są podejmowane. Warszawa Śródmieście będzie kompletnie przebudowana w ramach modernizacji średnicy Warszawskiego Węzła Kolejowego, bo właśnie ona jest jednym z wąskich gardeł, które nie pozwalają zagęścić ruchu pociągów regionalnych i aglomeracyjnych. Mozaiki Fangora będą oczywiście zabezpieczone i wyeksponowane w uzgodnieniu z mazowieckim, warszawskim konserwatorem zabytków. Taka dyskusja się toczy. Warto natomiast wiedzieć, że jeśli konserwator zabytków jakiegokolwiek szczebla uznał, że układ torowy na Warszawie Śródmieściu jest nie do ruszenia, znaczy to, że nie warto robić tej inwestycji, bo to byłaby decyzja, która powodowałaby, że nie da się zagęścić, zmienić możliwości działania średnicy regionalnej aglomeracyjnej – i z całą pewnością tak się będzie działo.

Dobrze, że dostrzegacie państwo, że przebudowa stacji kolejowej – nie dworca, tylko stacji kolejowej – Warszawa Zachodnia to jest ogromne przedsięwzięcie, i dobrze, że dostrzegacie, że nie jest to zakończone, bo elementy infrastruktury pasażerskiej, obsługi będzie można ocenić albo w postaci dokumentacji technicznej, która jest w tej chwili sporządzona i można ją zobaczyć, albo już w realizacji czy po jej wykonaniu w pełnym tego słowa znaczeniu, bo wcześniej trudno powiedzieć, które rozwiązanie jest najlepsze, choć przecież projektowanie tego typu inwestycji odbywa się nie tylko w zgodzie z przepisami prawa polskiego, ale również w zgodzie z TSI PRM i wszystkimi innymi TSI, które tego dotyczą i są uwzględniane. Moim zdaniem nie ma możliwości, żeby przy przebudowywanej infrastrukturze nie była ona przyjazna pasażerom, również tym z ograniczeniami w poruszaniu się. Na to też warto popatrzeć.

Oprócz rytualnych zaklęć, że inwestycje są prowadzone fatalnie, konkretów nie słyszałem. Oczywiście przyznaję, że jeżeli zostanie uszkodzony kabel sterowania ruchem na jakiejkolwiek stacji czy w okolicy stacji węzłowej, jaką jest Warszawa, i spowoduje utrudnienia, to jasne, to jest błąd w sztuce wykonania, którego natura może być rozmaita. Za każdym razem jest to badane i sprawdzane. Czasem jest to odpowiedzialność wykonawcy, czasem jest to odpowiedzialność zamawiającego w tym rozumieniu, że nie miał dostatecznej inwentaryzacji geodezyjnej z przyczyn, o których wspominałem wcześniej. To jest żywy organizm, na którym codziennie są wykonywane czynności w pełnej koordynacji zamawiający–wykonawca z bardzo zagęszczonymi naradami budowy, pod nadzorem, koordynowane na dodatek z rozkładem jazdy, bo każda korekta ma swoją konieczność wynikającą z postępu procesu inwestycyjnego…

I ten rozkład jazdy na korektę jest układany na stałe. Przy realizacji tej inwestycji nie da się utrzymać standardowego rozkładu jazdy, do którego wszyscy są przyzwyczajeni, tak że przyjeżdżają z Łodzi na Dworzec Centralny, wysiadają i poruszają się dalej, bo, tak jak wspomniałem, przy tej modernizacji nie jest to tylko 700 pociągów, ale aż 700 pociągów. Tak trzeba byłoby na to spojrzeć. Oczywiście byłbym najszczęśliwszym człowiekiem, gdyby w Warszawie była druga średnica i można byłoby zastępować ruch na jednej, przekładać na drugą, mieć tutaj większą przepustowość, ale inwestycja jest realizowana po to, żeby tę przepustowość zwiększyć i w ruchu dalekobieżnym, i w ruchu regionalnym, i aglomeracyjnym. Po to ta inwestycja jest realizowana. To jest jej cel.

Czy w trakcie jej realizacji można utrzymać dotychczasową obsługę? Jak państwo sądzicie? Czy w trakcie takiej inwestycji można utrzymać dotychczasową obsługę na tym samym poziomie? Moim zdaniem jeżeli nie jest to infrastruktura budowana obok i włączana potem do ruchu, to tak. Jeśli jest ona budowana na żywym organizmie, jakim jest Warszawski Węzeł Kolejowy, to są ograniczenia. Od początku inwestycji komunikujemy to, że będą ograniczenia związane z ruchem kolejowym w związku z realizacją tejże ogromnej inwestycji i że będziemy starali się je minimalizować na tyle, na ile jest to możliwe, żeby te dwa cele były w miarę realizowalne, czyli prace inwestycyjne w określonym cyklu, harmonogramie i z zachowaniem zasad sztuki budowlanej oraz bezpieczny ruch kolejowy.

Wyjaśniałem już kwestię mylnych wyprawień na samym początku. To informacja dla pana posła Suchonia. Od tego zacząłem. Rozumiem, wszyscy mają obowiązki. Trzeba więc popatrzeć na to w ten sposób. Zespół ludzki, który funkcjonuje na poziomie zarządzania ruchem w pełnej koordynacji z przewoźnikami kolejowymi, bo to jest stała koordynacja, działa, jest doświadczony, jest doskonały. Czy wymaga udoskonalenia? Zostały podjęte działania, żeby poprawić warunki funkcjonowania, ulepszyć w możliwościach, które są, w ramach infrastruktury, która jest przebudowywana. To też jest jasne.

Przewoźników traktujemy równo. Pociągi Intercity zostały przekierowane na trasy w ramach marcowej korekty i decyzji sztabu kryzysowego, w którym uczestniczą wszyscy zaangażowani w ten proces przewozowy, nie tylko zarządcy infrastruktury, ale na końcu to on oczywiście podejmuje decyzję, jeśli nie może jej wynegocjować z przewoźnikami. To jest jasne. Stąd czasami są emocje. Wszyscy wtedy wiedzieli, że sprawy idą w złą stronę i że trzeba podjąć jakąś decyzję, natomiast nie było zgody na kompromis. Podjęta więc została decyzja i potem była konsekwentnie wdrażana. Tam działa sztab kryzysowy. Oczywiście lepiej byłoby, gdyby sztab kryzysowy nie musiał działać. To też jest oczywiste.

Inwestycja – mówię już o całym Warszawskim Węźle Kolejowym – jest oczywiście zaprogramowana w bieżącej perspektywie unijnej. To środki na Warszawę Zachodnią, na prace przygotowawcze, wyprzedzające. Myślę, że wiecie państwo też to, że zostały sfinansowane i konsekwentnie będą i są planowane w KPK do 2030 r. W ramach środków krajowych i środków unijnych – taki jest założony model realizacji, finansowania tej inwestycji. Wspólnie z wszystkimi interesariuszami, na których inwestycja oddziałuje, będziemy prowadzić tę inwestycję i korygować harmonogram, bo w pierwszej komunikacji dotyczącej metody i w przymiarce, która była realizowana na etapie koncepcji, a potem rozpoczęcia prac projektowych, założenia zmieniają się, bo inżynierowie, zespół zarządzający, osoby odpowiedzialne za inwestycje każdego dnia pracują, żeby starać się optymalizować rozwiązania i ograniczać utrudnienia, wprowadzać metody i środki, które pozwolą na skrócenie czasu inwestycji albo na jej rozkładanie w czasie tak, żeby zachować drugi cel: prowadzenie ruchu. To też jest bardzo ważne.

Czy szczegółowe rozwiązanie pt. tramwaj w Alejach Jerozolimskich jest możliwe do otrzymania? Nie odpowiem na to pytanie ani twierdząco, ani przecząco. To będzie wynik uzgodnień z miastem stołecznym Warszawa. Technicznie być może tak, jak się tę linię przesunie, tylko że wcześniej trzeba sobie zadać pytanie o to, ile to kosztuje, jaki jest efekt, kto to sfinansuje, gdzie to się mieści. To będą więc wspólne decyzje dotyczące funkcjonowania tej części miasta, oczywiście oddziałujące na znacznie szerszym obszarze. Z całą pewnością tak będzie.

Czy w spółce trwa dyskusja dotycząca kwestii związanych z Warszawą Gdańską? Oczywiście, że trwa. Pan prezes Furgalski pewnie czytał komunikat prasowy czy informację prasową w tej sprawie o tym, że taka dyskusja trwa. Zachęcam, jest taka strona: rynek-kolejowy.pl. Tam była mowa na ten temat. Wydaje mi się, że można tam było o tym przeczytać. Oczywiście analiza trwa i decyzje będą podejmowane, żeby cały czas pracując nad bieżącym funkcjonowaniem węzła, starać się też rozwiązywać zdiagnozowane problemy czy przewidywać pewne komplikacje.

Być może diagnoza, że nie wszystko przewidzieliśmy trzy czy cztery lata temu, jest prawdziwa, z całą pewnością, tylko że proszę znaleźć tak wielką inwestycję liniową w jakimkolwiek dużym mieście europejskim, w której można powiedzieć, że wszystko zostało przewidziane w sposób absolutny i w związku z tym od pierwszego dnia wiadomo, co będzie działo się każdego kolejnego dnia. Wydaje mi się, że raczej nie spotkamy się z takim zjawiskiem, bo każdy rozumie, że jest to pewien proces.

Interesy pasażerów zawsze są traktowane priorytetowo przez przewoźników, ale również przez zarządcę infrastruktury. To jest też pewien wyznacznik działania spółki, bo spółka PKP PLK ma przede wszystkim uruchamiać jak największą liczbę pociągów. Jeśli ktoś mówił o nadmiernej liczbie czegoś, to raczej mówił o pociągach niż o pasażerach. Pasażerowie są. Chcemy, żeby było ich jak najwięcej. Wydaje mi się, że statystyka wskazuje na to, że jest ich coraz więcej. Staramy się i podejmujemy starania, żeby stworzyć do tego jak najlepsze warunki.

Tam, gdzie inwestycje są zakończone – państwo tego nie wspominacie albo robicie to rzadko – notujemy sukcesy frekwencyjne. To też warto dostrzec. Tam, gdzie inwestycje są realizowane, frekwencja nam również dopisuje, ale rozumiemy i wiemy, że są utrudnienia związane z realizacją inwestycji. Celem każdego w spółce, w Ministerstwie Infrastruktury również, jest to, aby problemy rozwiązywać w miarę możliwości na bieżąco, aby w miarę posiadanych możliwości informacje przekazywać jak najbardziej precyzyjnie. W ramach dodatkowych działań, które są podejmowane w aspekcie ulepszenia czy umożliwienia bardziej spokojnej pracy dyżurnym, którzy odpowiadają za bezpośrednie uruchamianie pociągów na określonej trasie, jak i tym, którzy prowadzą inwestycje na gruncie, oraz zespołom, które nadzorują, to jest naprawdę wielkie przedsięwzięcie.

Nie powiem, jaka jest liczba nadzoru. Pytanie pana posła jest bardzo ciekawe. Zwracam się do pana posła Sterczewskiego. Co ma pan na myśli, pytając, jaki zespół zajmuje się inwestycją? To ułatwiłoby nam odpowiedź. Czy chodzi panu o nadzór zamawiającego w ramach Warszawy Zachodniej, średnicy, Warszawy Wschodniej, czy o inżyniera kontraktu, czy o pracowników wykonawcy? O kogo, o którą z tych grup chodzi? Bardzo chętnie odpowiemy. Jeśli chodzi o nadzór dla samej Warszawy Zachodniej ze strony PLK, to jest 30 osób, które codziennie 24 godziny na dobę…

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Nadzorują wszystkie te inwestycje, tak?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie „wszystkie te", tylko Warszawę Zachodnią.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Tylko zachodnią?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tylko zachodnią.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

To jeśli mogę prosić o informację dotyczącą wszystkich inwestycji…

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Co to znaczy „wszystkich inwestycji"?

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

W ramach węzła warszawskiego. Może to już na piśmie, jeśli nie pamiętacie państwo z czapy, z głowy, że tak powiem.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Prosiłbym, żeby na piśmie sprecyzować konkretną potrzebę, bo nie chciałbym zgadywać.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Dobrze, to Warszawa Zachodnia, 30, plus kolejna średnica, plus kolejne inwestycje, wszystkie, które są…

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Żebyśmy się dobrze zrozumieli, panie pośle. Ja panu rad bym nieba przychylić i udzielić jak najbardziej precyzyjnej informacji, tylko że chciałbym wiedzieć, jakie jest oczekiwanie, bo powiedzenie „Proszę powiedzieć wszystkie osoby, które pracują na warszawskiej średnicy" jest dość ogólne. Wolałbym, by było to uszczegółowione, żebyśmy potem mieli to samo rozumienie sprawy, identyczne, a nie takie, że coś sobie wymyślę, bo nie chciałbym wymyślać odpowiedzi, tylko chciałbym je przekazać. Czy chodzi panu o pracowników…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Pan poseł Sterczewski sformułuje to na piśmie.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Będę wdzięczny. Jeśli chodzi o realizację kontroli UTK, to zwracam państwu uwagę, że zgodnie z prawem polskim, ale również europejskim, jest to niezależny organ regulacyjny. To krajowa władza bezpieczeństwa kolejowego. Jeśli chcecie zapytać, czy UTK skończył kontrolę, to proszę to uczynić. Nie mam wiedzy o zakończeniu kontroli, ale nie mam też wiedzy o niezakończeniu kontroli, więc proszę. Również oczekuję informacji i decyzji, która będzie wydana w tej sprawie. Wtedy oczywiście będziemy zastanawiali się, co dalej oprócz wszystkich działań, które już zostały podjęte. Jest ich całe mnóstwo: i w obszarze relacji z przewoźnikami, i w obszarze organizacji pracy z PKP PLK, i w obszarze organizacji inwestycji. To jest zresztą stały przedmiot działań zarówno zarządcy infrastruktury, jak i ministerstwa w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Zamykam posiedzenie Komisji.